

## ประเมินผลการพัฒนาระบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนระดับตำบล

### อำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรี

จิตต์ศจี ธฤตกุลวณิช\*

Chittasachee Tharithkhunwanith

บทคัดย่อ

อุบัติเหตุทางถนนเป็นภัยที่เมื่อเกิดขึ้นแล้วมีผลกระทบรุนแรงต่อชีวิต และทรัพย์สินของประชาชน ใน ปี พ.ศ.2563 อำเภอแก่งคอยได้เริ่มพัฒนาระบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในระดับตำบลโดยศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน ระดับตำบล(ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนตำบล) ผู้วิจัยจึงมีแนวคิดที่จะประเมินผลการพัฒนารูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในระดับตำบล และศึกษาแนวทางแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในอำเภอแก่งคอย

การวิจัยใช้รูปแบบจำลองชิปโมเดล(CIPP Model) โดยใช้วิธีวิจัยแบบผสมผสานเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ การวิจัยเชิงปริมาณใช้ข้อมูลสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของอำเภอแก่งคอย และผลการประเมิน ประสิทธิภาพของ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับตำบล ส่วนการวิจัยเชิงคุณภาพเก็บข้อมูลด้วยการสนทนากลุ่ม ผู้ให้ข้อมูลที่สำคัญคือ คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับตำบล จำนวน 130 คน โดยเลือกแบบเฉพาะเจาะจง ใช้สถิติเชิงพรรณนาวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ทดสอบสมมติฐานเปรียบเทียบค่าเฉลี่ย ด้วย paired simple T test ข้อมูลเชิงคุณภาพใช้การวิเคราะห์เนื้อหาและสร้างข้อสรุป

ผลการวิจัยพบว่า สภาวะแวดล้อมของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับตำบล อยู่ใน ระดับดี ผลการประเมินปัจจัยเบื้องต้น คือ ด้านสมรรถนะของคณะกรรมการ อยู่ในระดับดี ผลการประเมินด้าน กระบวนการทำงานร่วมกัน อยู่ในระดับดี และการประเมินผลผลิตระบบข้อมูลข่าวสาร อยู่ในระดับปานกลาง ด้านแผนการดำเนินงาน ระดับดี และด้านการติดตามประเมินผล ระดับปานกลาง สรุปผลการประเมินใน ภาพรวมที่ ระดับดี

ปัญหาและอุปสรรคที่พบในการพัฒนาระบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน คือ ข้อจำกัดขององค์ ความรู้ทางวิชาการและการใช้เครื่องมือ 5 ชิ้น ของคณะกรรมการ ปัญหาจากการขาดการประสานงานระหว่าง ภาครัฐและขาดแผนการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ด้านการบริหารจัดการข้อมูลยังขาดการสะท้อนข้อมูลสู่ชุมชน เป็นวงกว้าง

ข้อเสนอแนะ 1) ควรมีการพัฒนาศักยภาพคณะทำงานระดับตำบล อย่างต่อเนื่อง 2) ให้ความสำคัญ และสนับสนุนแหล่งงบประมาณหน่วยงานระดับตำบล ให้เป็นผู้ดำเนินการแผนงานโครงการโดยการมีส่วนร่วม ของภาคีที่เกี่ยวข้อง 3) จัดทำแผนงานและยุทธศาสตร์การดำเนินการเชิงรุก และ 4) สนับสนุนให้มีการจัดทำ ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ระดับตำบล และสร้างเสริมองค์ความรู้ด้านการบริหารจัดการข้อมูลระดับตำบล

คำสำคัญ : ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนอำเภอ, ระบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน, คณะกรรมการ ศูนย์ความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

\*สำนักงานสาธารณสุขอำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรี 18110 ประเทศไทย

Kaeng Khoi district Public Health Office, Saraburi Province.18110 Thailand

Chittasachee Tharithkhunwanith, [E-mail.shanyakkpublichealth@gmail.com](mailto:E-mail.shanyakkpublichealth@gmail.com)

## บทนำ

อุบัติเหตุทางถนนเป็นภัยที่เมื่อเกิดขึ้นแล้วมีผลกระทบรุนแรง อาจทำให้เกิดการบาดเจ็บทางด้านร่างกาย พิการ สูญเสียชีวิตหรือสูญเสียทรัพย์สิน จากการรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน ปี 2018 (Global Status Report on Road Safety 2018) ขององค์การอนามัยโลก (World Health Organization, WHO) ทั่วโลกมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน สูงถึง 1 ล้าน 3 แสนคน โดยประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจาก ปัญหาดังกล่าวสูงที่สุดในอาเซียน (เทียบจากอัตราการเสียชีวิตต่อประชากรแสนคน ประเทศไทยอยู่ที่ 32.7 ซึ่งสถานการณ์ในประเทศไทยถือว่ามีความรุนแรงมาก จากการวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง 5 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2559-2563) พบว่าแนวโน้มของจำนวนผู้เสียชีวิตลดลงเพียงเล็กน้อย ซึ่งจากข้อมูลบูรณาการ ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 3 ฐานมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ย 20,204 ราย/ปี นอกจากนี้ผู้บาดเจ็บที่มารับการรักษา ที่โรงพยาบาลเฉลี่ย 1.09 ล้านราย/ปี เมื่อคิดเป็นมูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจ ในปีพ.ศ. 2563 เพียงหนึ่งปี โดยคำนวณจากจำนวนผู้เสียชีวิต 17,831 ราย และผู้บาดเจ็บรุนแรง 233,224 ราย คิดเป็นมูลค่าความสูญเสีย 699,672 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.46 ของ GDP มูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากการเสียชีวิตทางถนน 1 ราย เท่ากับ 10 ล้านบาท และ บาดเจ็บรุนแรง 3 ล้านบาท (สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2560)

การดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดสระบุรีเป็นอีกหนึ่งพื้นที่ที่ดำเนินการโดยหน่วยบริหารจัดการในระดับจังหวัด คือ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน, 2544) และหน่วยปฏิบัติการในระดับพื้นที่ คือ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ และ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนตำบล แม้ว่าบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบตามโครงสร้างจะมีทั้งหน่วยบริหารจัดการและปฏิบัติการ แต่กลไกดังกล่าวยังไม่เกิดการดำเนินการในระดับตำบลและชุมชน เห็นได้จากการประชุม ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดมีการจัดประชุมปีละ 2 ครั้ง เฉพาะในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ในเดือน มีนาคมและธันวาคมของทุกปี และ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ มีการประชุมอำเภอละ 1-2 ครั้งต่อปีในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์เช่นกัน

ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอแก่งคอย มีการบูรณาการร่วมกับคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตอำเภอ (พชอ.) ซึ่ง กำหนดปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนน เป็น 1 ใน 3 ประเด็นปัญหาหลักที่ต้องเร่งดำเนินการแก้ไข เริ่มดำเนินงาน ตั้งแต่ปี พ.ศ.2561 ทั้งนี้ เพราะคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตอำเภอ เป็นกลไกที่สามารถพัฒนาระบบความปลอดภัยทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นการขับเคลื่อนการมีส่วนร่วมของชุมชนและภาคีเครือข่าย (ฉลองชัย สิทธิวัง และคณะ, 2564) การดำเนินงานในระดับอำเภอแม้จะเป็นจุดคานงัดที่ใกล้ชิดกับปัญหามากที่สุด แต่ยังมีช่องว่างของการประสานนโยบายจากระดับอำเภอสู่ระดับตำบลและชุมชน จากผลการพัฒนาระบบป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ โดยได้รับสนับสนุนงบประมาณดำเนินโครงการจาก ศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) ในปี พ.ศ.2562 วัตถุประสงค์เพื่อ พัฒนากลไกการทำงานของ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ แก่งคอย และขยายเครือข่ายลงสู่ระดับตำบล ผู้วิจัยจึงมีแนวคิดที่จะประเมินผลการพัฒนารูปแบบการดำเนินงาน การพัฒนาระบบป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ระดับตำบล ภายใต้นโยบาย “ตำบลขับเคลื่อนความปลอดภัย” โดยมุ่งเน้นเพื่อประเมินประสิทธิภาพของระบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ในระดับตำบล โดยใช้เครื่องมือ 5 ชิ้น ในการพัฒนากลไกการทำงาน (ศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน, 2562) และหาแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนท้องถิ่น ให้เป็นกลไกหลักในการสร้างการมีส่วนร่วม และขับเคลื่อนการลดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนให้เกิดผลเป็นรูปธรรม

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยยังมีความสนใจทดสอบประสิทธิภาพของการพัฒนาระบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนตำบล ที่ได้รับการพัฒนาเพิ่มเติมหลังจบโครงการพัฒนาระบบฯ ในรอบแรก โดยได้รับการสนับสนุนงบประมาณและวิธีการดำเนินโครงการที่แตกต่างกัน 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่ 1 พื้นที่เส้นทางถนนทางหลวงชนบทหมายเลข สป 3004 และพื้นที่ใกล้เคียงที่ได้รับผลกระทบโดยได้รับทุนสนับสนุนจาก สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ(สสส.) โครงการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของชุมชนในการเฝ้าระวังเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนในตำบล ในพื้นที่ของ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอปท จำนวน 8 แห่ง ได้แก่ แก่งคอย, ตาลเตี้ย, เต่าปูน, สองคอน, บ้านป่า, ท่าตุมบ้านธาตุ, ท่าคล้อ และ หินซ้อน ซึ่งแต่ละแห่งได้รับงบประมาณสนับสนุน แห่งละ 100,000 บาท รวมเป็นเงิน 800,000 บาท และ กลุ่มที่ 2 ดำเนินการโดยได้รับงบประมาณสนับสนุนจาก สำนักงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด(สอจร.) โครงการพัฒนาไกล ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนสู่ตำบลถนนปลอดภัยพื้นที่อำเภอแก่งคอย วงเงินที่ใช้ในการดำเนินโครงการ 104,400 บาท โดยมีคณะทำงาน ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอแก่งคอยเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินโครงการ โดยจัดการนิเทศ ติดตามผลการพัฒนา ในศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนตำบลอีก 5 แห่ง คือ ทับขวาง, ชำผักแพว, ห้วยแห้ง, ท่ามะปราง และ ชะอม ทั้งนี้เพื่อนำผลการวิจัยนั้นไปเป็นแนวทางในการพัฒนาระบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ระดับตำบล ต่อไป

### วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อประเมินผลประสิทธิภาพการพัฒนาระบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ระดับตำบลในอำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรี
2. เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคของการพัฒนาระบบการป้องกันอุบัติเหตุ ระดับตำบล โดยใช้ไกล ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน ระดับตำบล(ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนตำบล)
3. เพื่อศึกษาแนวทางและมาตรการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ระดับตำบล อำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรี

### ขอบเขตการวิจัย

งานวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาประสิทธิภาพของการพัฒนาระบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ระดับตำบล โดยใช้ไกล ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน ระดับตำบล โดยมีขอบเขตการศึกษา ดังนี้

- ขอบเขตด้านเนื้อหา ผู้วิจัยได้ใช้รูปแบบจำลองซิปปโมเดล(CIPP Model)ของ สต๊ฟเฟิลบีม (Stufflebram.1971) มาปรับใช้ให้สอดคล้องกับกรอบแนวคิดการประเมิน Safe Community และ Safe System โดยใช้รูปแบบการประเมินตามเกณฑ์ที่ปรับใช้จาก คู่มือขับเคลื่อน “ไกล ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ” ในงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน (จุฑาทิพ ต่อยอด และคณะ, 2562) เพื่อประเมินประสิทธิภาพของการพัฒนาระบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ระดับตำบล โดยนำเกณฑ์การประเมินประสิทธิภาพไกล ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอมาเป็นแนวทางปรับใช้ให้เข้ากับบริบทของการดำเนินงานในระดับตำบล

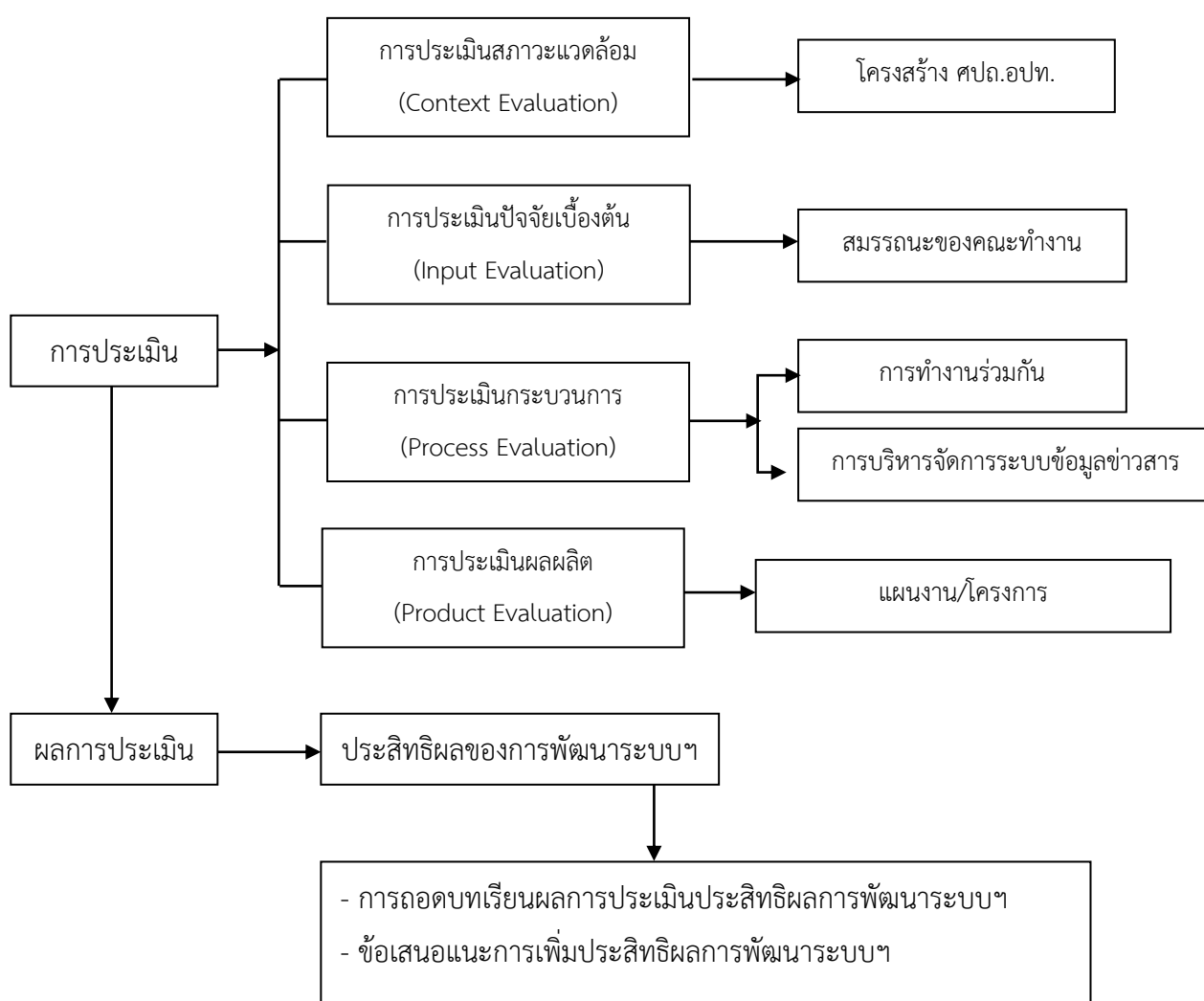
- ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ประชากรที่ใช้ในการศึกษาประกอบด้วย คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนตำบล(ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนตำบล) จาก ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนตำบล 13 แห่ง จำนวน 130 คน โดยการเลือกแบบเจาะจง

- พื้นที่ที่ใช้ศึกษา ได้แก่ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน ระดับตำบล 13 แห่ง

- ระยะเวลาของการเก็บข้อมูล ระหว่าง เดือน ตุลาคม 2566 ถึง ธันวาคม 2566

## กรอบแนวคิดการวิจัย

การศึกษานี้ใช้การประเมินตามกรอบแนวคิด CIPP Model ในการประเมินกระบวนการและผลผลิตระบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ระดับตำบล องค์ประกอบที่ใช้ประเมินประกอบด้วย 4 องค์ประกอบหลัก คือ ด้านสถานะแวดล้อม(Context Evaluation) ประเมินโครงสร้าง ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนตำบล ด้านปัจจัยเบื้องต้น(Input Evaluation) ประเมินสมรรถนะของคณาธิการ ด้านกระบวนการ(Process Evaluation) ประเมินการทำงานร่วมกัน และการบริหารจัดการข้อมูล ด้านการประเมินผล(Product Evaluation) ประเมินแผนงาน/โครงการ และ การติดตามประเมินผล



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย)

(ที่มา : ผู้วิจัย)

## วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยใช้รูปแบบผสมผสาน (Mix method) โดยการวิจัยเชิงปริมาณ(Quantitative research) ซึ่งเป็นการวิจัยเชิงสำรวจ(Survey research) และการวิจัยเชิงคุณภาพ(Qualitative research) ด้วยการสนทนากลุ่ม(Focus Group Discussion) กับผู้ให้ข้อมูลสำคัญ(Key informants)

## เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ประกอบด้วย

1. การวิจัยเชิงปริมาณ โดยใช้แบบประเมินผลการพัฒนาระบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ระดับตำบล อำเภอ แก่งคอย จังหวัดสระบุรี ประกอบด้วย ด้านสถานะแวดล้อม เป็นการประเมินโครงสร้าง ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนตำบล ด้านปัจจัยนำเข้า เป็นการประเมินสมรรถนะของคณาจารย์ ด้านกระบวนการ เป็นการประเมินการทำงานร่วมกันและการบริหารจัดการข้อมูล และด้านผลผลิต เป็นการประเมินแผนงานโครงการ และการติดตามประเมินผล เป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) แบ่งเป็น 5 ระดับ

2. การวิจัยเชิงคุณภาพ ใช้แบบสัมภาษณ์จัดเก็บข้อมูลสนทนากลุ่ม (Focus Group) กับคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน ระดับตำบล (ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนตำบล) จำนวน 130 คน สอบถามปัญหาอุปสรรคและข้อเสนอแนะของการพัฒนาระบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ระดับตำบล เป็นคำถามปลายเปิด

## การเก็บรวบรวมข้อมูล

1. ผู้วิจัยร่วมเป็นคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน ระดับอำเภอ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอแก่งคอย จัดทำแผนการติดตามประเมินผลโดยขอความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากนายอำเภอแก่งคอย ซึ่งเป็นประธานคณะกรรมการ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอแก่งคอย

2. ประสานแผนการติดตามประเมินกับคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน ระดับตำบล ชี้แจงแนวทางการเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบการประเมินฯ

3. ตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบประเมินและลงรหัสเพื่อประมวลผลข้อมูลดำเนินการวิเคราะห์ทางสถิติ

4. จัดเวทีการสนทนากลุ่ม (Focus Group) เก็บรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพโดยใช้แบบประเมิน กับคณะกรรมการ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน ตำบล 13 แห่งๆละ 10 คน รวมทั้งสิ้น 130 คน โดยเลือกแบบเจาะจง (Purposive selection)

## การวิเคราะห์ข้อมูล

1. วิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ แบ่งเป็น 5 ระดับ ดีมาก ดี ปานกลาง พอใช้ ปรับปรุง ประเมินประสิทธิภาพของการพัฒนาระบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ระดับตำบล ได้กำหนดเกณฑ์การวัดค่าเฉลี่ย

5 ระดับ 4.21 – 5.00 หมายถึง ดีมาก 3.41 – 4.20 หมายถึง ดี 2.61 – 3.40 หมายถึง ปานกลาง 1.81 – 2.60 หมายถึง พอใช้ และ 1.00 – 1.80 หมายถึง ปรับปรุง และทดสอบสมมติฐานเปรียบเทียบค่าเฉลี่ย ด้วย paired simple T test ระหว่าง ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนตำบลกลุ่มที่ 1 และ กลุ่มที่ 2 ที่มีการดำเนินการพัฒนาด้วยวิธีแตกต่างกัน

2. การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพที่ได้จากการสัมภาษณ์กระบวนการสนทนากลุ่ม โดยใช้เทคนิคการวิเคราะห์เชิงเนื้อหา (Content Analysis)

**การพิทักษ์สิทธิกลุ่มตัวอย่าง** การวิจัยครั้งนี้ได้ผ่านการรับรองจากคณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ของสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสระบุรี ทั้งฉบับภาษาไทยและภาษาอังกฤษ เลขที่รับรอง FC 059/2566 ลงวันที่ 26 กันยายน 2566

### ผลการวิจัย

จากการศึกษาการประเมินผลการพัฒนาระบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ระดับตำบล โดยคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน ระดับตำบล (ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน ตำบล) อำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรี พบว่า ผู้ตอบแบบประเมินส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 57.59 เพศหญิง ร้อยละ 42.31 มีอายุอยู่ในระหว่าง 40 – 44 ปี มากที่สุด ร้อยละ 23.08 รองลงมา อายุระหว่าง 35-39 ปี ร้อยละ 14.62 สถานภาพสมรสส่วนใหญ่ สถานะคู่ ร้อยละ 70.00 รองลงมา คือ โสด ร้อยละ 22.31 ระดับการศึกษา ส่วนใหญ่ระดับการศึกษาปริญญาตรี ร้อยละ 34.62 รองลงมาคือ ระดับมัธยมปลาย/ปวช. ร้อยละ 26.15 ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพรับราชการ ร้อยละ 68.46 รองลงมาคือ อาชีพเกษตรกร ร้อยละ 13.85 ส่วนใหญ่มีตำแหน่งหน้าที่เป็นสมาชิกสภาองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ร้อยละ 32.31 รองลงมา มีตำแหน่ง กำนันผู้ใหญ่บ้าน ร้อยละ 23.08 และเป็นอาสาสมัครสาธารณสุข ร้อยละ 18.46 ตามลำดับ

### 1. ผลการศึกษาบริบท ปัจจัยนำเข้า กระบวนการและผลผลิต ของการพัฒนาระบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนตำบล อำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรี

**1.1 ด้านสภาวะแวดล้อม (โครงสร้าง ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน)** ผลการประเมินพบว่า อยู่ในระดับดี เฉลี่ย 3.89 (S.D.=.46) เมื่อพิจารณารายข้อพบว่า คณะกรรมการ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนตำบล มีบทบาทในการขับเคลื่อนและเชื่อมประสานการทำงานภาคีที่เกี่ยวข้อง มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ในระดับดีมาก 4.38 (S.D.=.65) รองลงมา คณะกรรมการมีสมาชิกที่ครอบคลุมหน่วยงานและภาคีที่เกี่ยวข้อง คะแนนระดับดีมาก 4.31 (S.D.=.75) และมีคำสั่งแต่งตั้ง คกก.ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนตำบล ที่มีโครงสร้างอย่างชัดเจนและเป็นปัจจุบันตามระเบียบสำนักนายกฯ พ.ศ.2554 คะแนนระดับปานกลาง คะแนนเฉลี่ย 3.00 (S.D.=.00)

**1.2 ด้านปัจจัยนำเข้า (สมรรถนะคนทำงาน)** ผลการประเมินพบว่า อยู่ในระดับดี เฉลี่ย 3.89 (S.D.=.73) ผลการประเมินรายข้อ พบว่า การออกแบบแผนงาน และกำหนดเป้าหมายผลลัพธ์และตัวชี้วัดระดับดี คะแนน 4.15 (S.D.=.89) รองลงมาคือการวิเคราะห์สภาพปัญหา กำหนดปัจจัยที่เกี่ยวข้อง จัดลำดับความสำคัญของปัญหา ระดับดี คะแนนเฉลี่ย 4.00 (S.D.=.91) การกำหนดนโยบาย/และขับเคลื่อนนโยบายระดับดี คะแนน 4.00 (S.D.=.91) ความรู้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ประเมินสถานการณ์ปัญหา ระดับดี คะแนนเฉลี่ย 3.92 (S.D.=.76) การออกแบบที่สอดคล้องกับเป้าหมาย/ผลลัพธ์และตัวชี้วัด ระดับดี คะแนนเฉลี่ย 3.69 (S.D.=.75) ความรู้ในการติดตาม กำกับ ประเมินผลและการสะท้อนผลการทำงาน ระดับดี คะแนนเฉลี่ย 3.62 (S.D.=.65)

**1.3 กระบวนการ** ผลการประเมินพบว่า ค่าคะแนนเฉลี่ยรวม 3.38 (S.D.=.80) ระดับเกณฑ์ประเมินปานกลาง แยกรายองค์ประกอบ ได้แก่

1.3.1 การทำงานร่วมกัน คะแนนเฉลี่ย 3.50 (S.D.=.93) ระดับดี เมื่อพิจารณารายข้อพบว่ามีการทำงานเชื่อมโยงกับพื้นที่ทั้งในแนวตั้งและแนวราบ ได้คะแนนสูงสุดเฉลี่ย 4.15 (S.D.=.80) ระดับดีมาก รองลงมาคือ มีการสื่อสารภายในทีมอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ คะแนนเฉลี่ย 3.92(S.D.=.95) ระดับดี อันดับสาม ได้แก่ มีการบูรณาการแผน และ มีการกำหนดเป้าหมายร่วมกัน คะแนนเฉลี่ย 3.62 (S.D.=1.61) ระดับดี เท่ากัน ส่วนเกณฑ์ที่ได้คะแนนน้อยที่สุดคือ มีการประเมินผลร่วมกันคะแนนเฉลี่ย 2.85 (S.D.=.89) ระดับปานกลาง

1.3.2 การบริหารจัดการจัดการข้อมูล คะแนนเฉลี่ย 3.26 ระดับปานกลาง เมื่อพิจารณารายข้อพบว่า ที่มาของข้อมูลได้มาจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ได้คะแนนประเมินสูงสุดที่คะแนนเฉลี่ย 4.08 ระดับดี รองลงมาได้แก่ มีการนำข้อมูลมากำหนดเป็นนโยบายในการขับเคลื่อนงานและมีการนำข้อมูลมาใช้ในการจัดทำแผนปฏิบัติการ ของ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนตำบล คะแนนเฉลี่ยเท่ากัน 3.46 ระดับดี อันดับสามคือ มีระบบรายงานและการจัดเก็บข้อมูล คะแนนเฉลี่ย 3.00 ระดับปานกลาง ส่วนเกณฑ์ประเมินที่น้อยที่สุด คือ มีการนำข้อมูลไปใช้ในการประชาสัมพันธ์และสร้างความตระหนักรู้แก่ประชาชนในพื้นที่ คะแนนเฉลี่ย 2.31 ระดับพอใช้

**1.4 ด้านผลผลิต** ผลการประเมินพบว่า ค่าคะแนนเฉลี่ยรวม 3.63 (S.D.=.76) ระดับเกณฑ์ประเมินระดับดี แยกรายองค์ประกอบ ได้แก่

1.4.1 แผนการดำเนินงานและโครงการได้คะแนนประเมินเฉลี่ย 3.86 ระดับดี เมื่อพิจารณารายข้อพบว่าเกณฑ์ประเมินที่ได้รับคะแนนสูงสุด คือ มีแผนที่สอดคล้องกับข้อมูลสถานการณ์ปัญหาของพื้นที่ คะแนนเฉลี่ย 4.38(S.D.=.87) ระดับดีมาก รองลงมาคือ มีแผนที่ขับเคลื่อนงานต่อเนื่องทั้งปี มีใช้เฉพาะในห้วงเทศกาลเท่านั้น คะแนนเฉลี่ย 4.31 (S.D.=.95) ระดับดีมาก และ มีแผนที่เกิดจากกระบวนการมีส่วนร่วมของคณะกรรมการ และภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง คะแนนเฉลี่ย 4.08 (S.D.=.76) ระดับดี ส่วนเกณฑ์ประเมินที่คะแนนเฉลี่ย น้อยสุด คือ มีกระบวนการปรับปรุงแผนฯ เพื่อให้บรรลุผลลัพธ์ตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ คะแนนเฉลี่ย 2.46(S.D.=1.05) ระดับพอใช้

1.4.2 ด้านการติดตามประเมินผล คะแนนประเมินเฉลี่ย 3.38 (S.D.=.68) ระดับดี เมื่อพิจารณารายข้อพบว่าคะแนนประเมินที่ได้สูงสุดคือ มีการใช้ข้อมูลในการติดตามประเมินผล บอกความสำเร็จและความก้าวหน้าของการดำเนินงาน คะแนนเฉลี่ย 5.00 (S.D.=.00) ระดับดีมาก รองลงมาคือมีการสะท้อนผลการประเมินกับภาคีและผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง คะแนนเฉลี่ย 4.23(S.D.=1.01) ระดับดีมาก และ มีการติดตามประเมินผลอย่างมีส่วนร่วมภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง คะแนนเฉลี่ย 3.77(S.D.=1.24) ระดับดี ส่วนเกณฑ์ประเมินที่ได้คะแนนน้อยที่สุดคือ มีการนำแผนการประเมินไปปรับปรุงกระบวนการทำงานเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย คะแนนเฉลี่ย 1.00 (S.D.=.00) ระดับปรับปรุง

ตารางที่ 1 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน สภาวะแวดล้อม ปัจจัยนำเข้า กระบวนการและผลผลิต

ประเด็นประเมิน	ระดับผลการประเมิน				
	ต่ำสุด	สูงสุด	เฉลี่ย	S.D.	แปลผล
1. สภาวะแวดล้อม					
- โครงสร้าง ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนตำบล	3.00	4.33	3.89	.46	ดี
2. ปัจจัยนำเข้า					
- สมรรถนะของคณะกรรมการ	3.00	5.00	3.89	.73	ดี
3. กระบวนการ					
- การทำงานร่วมกัน	2.00	4.57	3.50	.93	ดี
- ระบบข้อมูลข่าวสาร	2.00	4.40	3.26	.81	ปานกลาง
ค่าเฉลี่ยรวม	2.14	4.49	3.38	.80	ปานกลาง
4. ผลผลิต					
- แผนการดำเนินงาน	2.20	4.80	3.86	.86	ดี
- การติดตามประเมินผล	2.20	4.00	3.38	.68	ดี
ค่าเฉลี่ยรวม	2.20	4.40	3.62	.76	ดี
ค่าเฉลี่ยรวมทั้งหมด	2.59	4.46	3.63	.65	ดี

2. การศึกษาผลการเปรียบเทียบประสิทธิภาพการพัฒนาระบบป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนตำบล ระหว่างศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนตำบล กลุ่ม 1 และ กลุ่ม 2 จากผลการทดสอบ p-value มีค่าเท่ากับ .023 ซึ่งน้อยกว่า 0.05 ( $\alpha=0.05$ ) กลุ่ม 1 มีผลคะแนนประเมินมากกว่า กลุ่ม 2 พบว่าผลคะแนนกลุ่ม 1 คะแนนเฉลี่ยรวม 4.16 (S.D.=.57) ระดับดี ซึ่งมากกว่า กลุ่ม 2 ที่ผลคะแนนเฉลี่ยรวม เท่ากับ 3.04 (S.D.=.31) ระดับปานกลาง ผลการทดสอบ การประเมินด้าน โครงสร้าง ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนตำบล และการทำงานร่วมกัน คะแนนประเมินไม่แตกต่างกัน ส่วน ผลการประเมินด้านสมรรถนะของคณะกรรมการฯ ด้านระบบข้อมูลข่าวสาร ด้านแผนการดำเนินงานและ ด้านการติดตามประเมินผล ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนตำบลกลุ่ม 1 ได้คะแนนการประเมินมากกว่า ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนตำบลกลุ่ม 2



ตาราง 5 เปรียบเทียบระดับคะแนนการประเมินระบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน ตำบล รายองค์ประกอบ ระหว่างกลุ่ม 1 และ กลุ่ม 2

ประเด็นประเมิน	กลุ่ม 1		กลุ่ม 2		t	Sig. (2-tailed)	df
	$\bar{x}$	S.D.	$\bar{x}$	S.D.			
1. โครงสร้าง ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน ตำบล	4.06	.59	3.73	.36	1.108	.330	4
2. สมรรถนะของ คณะกรรมการ	4.40	.71	3.27	.34	3.016	.039	4
3. การทำงานร่วมกัน	4.09	1.01	2.91	.84	1.605	.184	4
4. ระบบข้อมูลข่าวสาร	3.80	1.01	2.84	.50	3.639	.022	4
5. แผนการดำเนินงาน	4.60	.14	2.88	.41	7.374	.002	4
6. การติดตามประเมินผล	4.00	.00	2.60	.28	11.068	.000	4
<b>คะแนนรวม</b>	<b>4.16</b>	<b>.57</b>	<b>3.04</b>	<b>.31</b>	<b>3.578</b>	<b>.023</b>	<b>4</b>

**3. ผลการศึกษาปัญหาและอุปสรรคของการพัฒนาระบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ระดับตำบล ของ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนตำบล จำนวน 13 แห่ง** ในด้านของโครงสร้าง ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนตำบลยังไม่มี การแบ่งบทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการอย่างชัดเจน เป็นการแต่งตั้งคณะกรรมการตามคำสั่ง แต่ไม่มีการพัฒนาการดำเนินงานแบบมีส่วนร่วมและยังคงเป็นการดำเนินงาน โดยไม่มีการกำหนดเป้าหมายร่วมกัน ยังคงเป็นลักษณะต่างคนต่างทำ เนื่องจาก ภาระงานในหน้าที่ของ คณะกรรมการทำให้มีข้อจำกัดในการเข้าร่วมประชุมวิเคราะห์และจัดทำแผนการดำเนินงาน ด้านสมรรถนะ ของ คณะกรรมการ ยังขาดองค์ความรู้ในการพัฒนาระบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน อย่างมีส่วนร่วม และ องค์ความรู้ด้านการจัดการความเสี่ยงในชุมชน ปัญหาด้านการบริหารจัดการระบบข้อมูลในชุมชน ทั้งในการ จัดทำฐานข้อมูลความเสี่ยงและกลุ่มเสี่ยง รวมถึงไม่มีการสะท้อนข้อมูลสถานการณ์ปัญหาให้ประชาชนในชุมชน ได้รับรู้อย่างกว้างขวาง ด้านงบประมาณได้รับการสนับสนุนงบประมาณไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติการตาม แผนงานในการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงและการจัดการความเสี่ยงในชุมชน และลักษณะของสังคมเครือข่ายซึ่งเป็น ทั้งจุดอ่อนและจุดแข็งในการดำเนินการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นทั้งโอกาส และเป็นทั้งอุปสรรคในการจัดกิจกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

### อภิปรายผล

จากผลการศึกษาสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนอำเภอแก่งคอยพบว่า ก่อนพัฒนาระบบการป้องกัน อุบัติเหตุทางถนน ระดับตำบล(พ.ศ.2559-พ.ศ.2560) และ หลังการพัฒนาระบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ระดับตำบล (พ.ศ.2561-พ.ศ.2565) พบว่าการเกิดอุบัติเหตุช่วงก่อนพัฒนา อุบัติเหตุก่อนดำเนินการเฉลี่ย 2,142 ครั้งต่อปี (S.D.= 334.44) หรือเท่ากับ เฉลี่ย 5.87 ครั้ง/วัน มากกว่า หลังดำเนินการที่เกิดอุบัติเหตุ เฉลี่ย 1,626 ครั้งต่อปี (S.D.= 166.66) หรือเท่ากับ เฉลี่ย 4.45 ครั้ง/วัน เท่ากับลดลงร้อยละ 24.09 จำนวน ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ก่อนการพัฒนาระบบฯ เฉลี่ย 2,320 คน/ปี (S.D.= 413.22) หรือเท่ากับ ค่าเฉลี่ย 6.36 คน/วัน จำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนหลังการพัฒนาระบบฯ บาดเจ็บเฉลี่ย 1,904.80/ปี (S.D.=267.59) หรือเท่ากับค่าเฉลี่ย 5.22 คน/วัน จำนวนผู้บาดเจ็บลดลง ร้อยละ 17.93 จำนวนผู้เสียชีวิต

ก่อนพัฒนาระบบฯ เฉลี่ยเท่ากับ 51.60 คน/วัน (S.D.= 4.39) และจำนวนผู้เสียชีวิตหลังการพัฒนาระบบฯ เฉลี่ย 48.00 คน/ปี (S.D.= 11.73) เสียชีวิตลดลง ร้อยละ 6.98 สอดคล้องกับ สมนึก จันทร์เหมือน(2563) ภายหลังจากนำระบบการป้องกันอุบัติเหตุที่พัฒนาขึ้นไปใช้ พบว่า อัตราการเสียชีวิตลดลงร้อยละ 20.8

**1. ผลการประเมินสถานะแวดล้อมในด้านโครงสร้าง ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน ตำบล** อยู่ในระดับ คะแนนประเมินเฉลี่ย 3.89 ประเด็นประเมินที่ได้คะแนนสูงสุด คือ คณะกรรมการ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนตำบล มีบทบาทในการขับเคลื่อนและเชื่อมประสานการทำงานภาคีที่เกี่ยวข้อง มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ในระดับดีมาก 4.38 (S.D.=.65) สอดคล้องกับผลการศึกษาของ ชูชาติ นิจวัฒนา และคณะ (2565) ที่ศึกษาโครงการพัฒนาระบบการป้องกันอุบัติเหตุโดยมีชุมชนเป็นฐาน แบบบูรณาการเชิงพื้นที่กรณีศึกษาจังหวัดภูเก็ต พบว่าแกนนำหลักค้นหาทีมงานชุมชนในพื้นที่มาเป็นแนวร่วม ทีมงานชุมชนเป็นผู้รวบรวมและเก็บข้อมูลในพื้นที่ วิเคราะห์ และนำเสนอปัญหาแก่ ผู้บริหารท้องถิ่น แก้ปัญหาร่วมกัน เป็นการสร้างความมีส่วนร่วมของเครือข่ายในชุมชนตั้งแต่ระยะเริ่มต้น

**2. ผลการประเมินปัจจัยนำเข้า ด้านสมรรถนะคนทำงาน** อยู่ในระดับดี เฉลี่ย 3.89 (S.D.=.73) ประเด็นประเมินที่ได้คะแนนสูงสุดคือ การออกแบบแผนงาน และกำหนดเป้าหมายผลลัพธ์และตัวชี้วัด ได้ค่าคะแนนประเมิน ระดับดี คะแนนเฉลี่ย 4.15 (S.D.=.89) สอดคล้องกับการศึกษา ของ ชูชาติ นิจวัฒนา และคณะ(2565) ที่ใช้ข้อมูลสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดภูเก็ตมาเป็นจุดเริ่มเชื่อมภาคี โดยมีทีมวิจัยร่วมกับทีม พี่เลี้ยง สนับสนุนด้านวิชาการและประสานงานในระดับจังหวัด

### 3. การประเมินกระบวนการ

3.1 ด้านการมีส่วนร่วม คะแนนเฉลี่ย 3.50 (S.D.=.93) ระดับดี เมื่อพิจารณารายข้อพบว่ามีการทำงานเชื่อมโยงกับพื้นที่ทั้งในแนวตั้งและแนวราบ ได้คะแนนสูงสุดเฉลี่ย 4.15(S.D.=.80) ระดับดีมาก สอดคล้องกับการศึกษาของ วิไลวรรณ บัวชุม(2559) และ ชูชาติ นิจวัฒนาและคณะ(2565) ในเรื่อง ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานด้านการมีส่วนร่วม ค่าเฉลี่ย 4.32 มากที่สุด และ การมีส่วนร่วม การพึ่งพาอาศัยและการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ การมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่าง ๆ ของสมาชิก จะเป็นปัจจัยที่หนุนเสริมให้เครือข่ายนั้นมีพลังมากขึ้น เพราะการมีส่วนร่วมจะทำให้สมาชิกมีความรู้สึกว่าตนเองเป็นส่วนหนึ่งของเครือข่าย ซึ่งจะช่วยให้ทุกฝ่ายหันหน้าเข้าหากันและพึ่งพากันมากขึ้น

3.2 ด้านการบริหารจัดการจัดการข้อมูล คะแนนเฉลี่ย 3.26 ระดับปานกลาง เมื่อพิจารณารายข้อพบว่า ที่มาของข้อมูลได้มาจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ได้คะแนนประเมินสูงสุดที่คะแนนเฉลี่ย 4.08 ผลการศึกษานี้สอดคล้องกับชูชาติ นิจวัฒนา และคณะ (2565) การพัฒนาระบบการป้องกันอุบัติเหตุโดยมีชุมชนเป็นฐาน ปัจจัยสำคัญ คือ มีการใช้สารสนเทศ มีการคืนข้อมูลสู่ผู้บริหารและชุมชน สามารถผลักดันให้ท้องถิ่นมีการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ

**4. การประเมินด้านผลผลิต** พบว่า ค่าคะแนนเฉลี่ยรวม 3.63 (S.D.=.76) ระดับเกณฑ์ประเมิน ระดับดี แผนการดำเนินงานและโครงการได้คะแนนประเมินเฉลี่ย 3.86 ระดับดี เมื่อพิจารณารายข้อพบว่า เกณฑ์ประเมินที่ได้รับคะแนนสูงสุด คือ มีแผนที่สอดคล้องกับข้อมูลสถานการณ์ปัญหาของพื้นที่ คะแนนเฉลี่ย 4.38(S.D.=.87) ระดับดีมาก และด้านการติดตามประเมินผล คะแนนประเมินเฉลี่ย 3.38 (S.D.=.68) ระดับดี คะแนนประเมินที่ได้สูงสุดคือ มีการใช้ข้อมูลในการติดตามประเมินผล บอกความสำเร็จและความก้าวหน้าของ

การดำเนินงาน คะแนนเฉลี่ย 5.00 (S.D.=.00) ระดับดีมาก สอดคล้องกับชุมชน นิเวศน์ และคณะ (2565) การติดตามความก้าวหน้าอย่างต่อเนื่อง ในรูปแบบที่พัฒนาขึ้น สามารถผลักดันให้ท้องถิ่นมีการดำเนินงาน ป้องกันอุบัติเหตุและลดอัตราการเสียชีวิตจาก อุบัติเหตุทางถนนลงได้

**5. ผลการทดสอบสมมติฐานการวิจัย** การเปรียบเทียบการดำเนินงานหลังได้รับการพัฒนาที่แตกต่างกันพบว่า ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนตำบลกลุ่มที่ 1 และ กลุ่มที่ 2 ต่างได้รับการส่งเสริมองค์ความรู้การใช้เครื่องมือ 5 ชิ้น ศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน(2562) ในรอบแรกพร้อมกันหลังได้รับการพัฒนาระบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ในรอบแรกแล้ว ต่างก็ได้รับงบประมาณดำเนินการต่อเนื่องจากที่ต่างกัน และ กระบวนการดำเนินงานที่ต่างกัน จากผลการทดสอบ p-value มีค่าเท่ากับ .023 ซึ่งน้อยกว่า 0.05 ( $\alpha=0.05$ ) กลุ่ม 1 มีผลคะแนนประเมินมากกว่า กลุ่ม 2 พบว่าผลคะแนนกลุ่ม 1 คะแนนเฉลี่ยรวม 4.16 (S.D.=.57) ระดับดี ซึ่งมากกว่า กลุ่ม 2 ที่ผลคะแนนเฉลี่ยรวม เท่ากับ 3.04 (S.D.=.31) ระดับปานกลาง ผลการทดสอบ การประเมินด้านโครงสร้าง ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนตำบล และการทำงานร่วมกัน คะแนนประเมินไม่แตกต่างกัน ส่วน ผลการประเมินด้านสมรรถนะของคณะกรรมการฯ ด้านระบบข้อมูลข่าวสาร ด้านแผนการดำเนินงานและ ด้านการติดตามประเมินผล ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนตำบลกลุ่ม 1 ได้คะแนนการประเมินมากกว่า ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนตำบลกลุ่ม 2 ทั้งนี้เพราะกลุ่ม 1 ได้รับงบประมาณการจัดทำโครงการโดยเป็นเจ้าของโครงการโดยตรง และมีการปรับรูปแบบการเรียนรู้ และพัฒนาระบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน อย่างบูรณาการร่วมกับครูพี่เลี้ยง จากผู้ให้ทุนสนับสนุน โดยแบ่งกลุ่มครูพี่เลี้ยง 4 กลุ่ม ดูแลกลุ่มละ 2 ตำบล เป็นระยะเวลา 11 เดือน มีการขับเคลื่อนการดำเนินงานแบบมีส่วนร่วมของเครือข่าย นำข้อมูลมาใช้ประโยชน์ผลักดันให้เกิดมาตรการป้องกัน และลงนามบันทึกข้อตกลง (MOU)ว่าด้วยความร่วมมือการขับเคลื่อนการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 8 แห่ง และประกาศมาตรการองค์กร 5 มาตรการมีการติดตามผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง แตกต่างจากกลุ่ม 2 ที่ไม่ได้รับงบประมาณสนับสนุนให้เป็นเจ้าของโครงการเอง แต่เป็นทีมครูพี่เลี้ยง ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอแก่งคอย เพียงกลุ่มเดียว เป็นผู้ดำเนินการ ในรูปแบบของการนิเทศติดตาม ผลการดำเนินงานและการแนะนำแนวทางการดำเนินงานเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

### ปัจจัยความสำเร็จ

1. ผลวิจัยที่ได้จากการสนทนา พบว่า สิ่งสำคัญในการขับเคลื่อนนโยบายและการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน คือ ความร่วมมือระหว่างผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง จากคำพูด “การดำเนินงานโดยมีภาคีเครือข่าย เข้ามาร่วมกันดำเนินงาน สำคัญมาก เพราะกรรมการ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนตำบลมีข้อจำกัด ในอำนาจหน้าที่ ที่เกินกำลังอำนาจหน้าที่ของ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนตำบล จึงมีความจำเป็นต้องมีการประสานงานระหว่างภาคีเครือข่ายทั้งแนวตั้งและแนวนอน เพื่อให้สามารถดำเนินการได้” สอดคล้องกับ สมนึก จันทร์เหมือน(2563) ที่ศึกษาพบว่า กุญแจสำคัญในการขับเคลื่อนนโยบายและการทำงาน การดำเนินงานการแก้ไขปัญหาการเสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนน คือ ความร่วมมือระหว่างผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง การมีส่วนร่วม ในกิจกรรมต่าง ๆ ของสมาชิกจะเป็นปัจจัยที่หนุนเสริมให้เครือข่ายนั้นมีพลังมากขึ้น

2. การใช้ระบบสารสนเทศในรูปแบบต่างๆ และ ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนอำเภอแก่งคอย เป็นเครื่องมือสำคัญในการ ศึกษาสถานการณ์ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ในการวิเคราะห์และเป็นแนวทางในการ

จัดทำแผนการป้องกันและแก้ไขปัญหา แต่ที่ยังต้องได้รับการปรับปรุงแก้ไขคือ การสื่อสารประชาสัมพันธ์แก่ประชาชนอย่างทั่วถึง และต่อเนื่อง สอดคล้องกับผลการศึกษาของ ปิติ จันทรุไทย และคณะ (2562) ที่พบว่า การบริหารจัดการข้อมูล เพื่อให้ประชาชนได้ทราบข้อมูลสภาพปัญหา การกำหนด แนวทางแก้ไขปัญหารวมถึงมีการทำมาตรการของ ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา

### ปัญหาและอุปสรรค

1. การใช้เครื่องมือในการพัฒนาระบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ เครื่องมือ 5 ชั้น ของ ศปวถ.(2562) พบว่าข้ออ่อนของเครื่องมือในการนำไปใช้คือ การมีความเป็นวิชาการที่ชุมชนเข้าใจยาก และยากต่อการนำไปใช้ ดังนั้น ข้อเสนอต่อการพัฒนาเครื่องมือคือ ควรทำให้เครื่องมือ 5 ชั้นเดิมนั้นเป็นแนวคิดในการขับเคลื่อน และสร้างเครื่องมือที่หลากหลายในแต่ละแนวคิด เช่นการหาสาเหตุของปัญหา เป็นแนวคิดในการดำเนินงาน เช่น แผนภูมิต้นไม้ปัญหา Mind Mapping เป็นต้น นอกจากนี้ ภาษาของเครื่องมือควรปรับให้มีความเป็นธรรมชาติเข้าใจง่ายมากขึ้น ลดความเป็นวิชาการลง เนื่องจากกลุ่มเป้าหมายที่ใช้งานจริงอาจไม่คุ้นกับภาษาทางการเท่าไรนัก

2. การผลักดันให้เกิดนโยบายในระดับพื้นที่ ควรเปิดโอกาสให้มีเวทีในการนำเสนอผลการดำเนินงานในระดับตำบล อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้และพัฒนาพื้นที่ต้นแบบให้เพิ่มมากขึ้น

3. จากการประเมินผลพบว่า การดำเนินงานในการสื่อสารประชาสัมพันธ์ยังไม่ต่อเนื่องและยังไม่ทั่วถึง โดยเฉพาะการนำเสนอโทษภัยของอุบัติเหตุทางถนนให้ประชาชนตระหนักรู้

### ข้อเสนอแนะ

#### 1. ข้อเสนอแนะในการนำไปใช้

1.1 ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ ควรจัดทำแผนพัฒนาศักยภาพคณะทำงานของ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนตำบลอย่างต่อเนื่อง โดยนำผลการประเมินในแต่ละด้านไปเป็นแนวทางในการพัฒนาและเพิ่มกิจกรรมที่ครอบคลุมภาคีในตำบล ซึ่งประกอบด้วย ภาคส่วนต่างๆ ในพื้นที่ราชการ ภาคเอกชน และภาคประชาชน และ ในการจัดทำคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการ ควรเพิ่มคณะอนุกรรมการในด้านต่างๆ เช่น ด้านการบริหารจัดการ ด้านนโยบายและแผนงาน ด้านข้อมูลสารสนเทศ ด้านการป้องกันและเฝ้าระวังความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุทางถนน ด้านการรักษาพยาบาลและการแพทย์ฉุกเฉิน และด้านสนับสนุนวิชาการความปลอดภัยทางถนน

1.2 การจัดทำนโยบายและแผนการปฏิบัติงานควรมีการกำหนดเป้าหมายที่ชัดเจนโดยใช้ข้อมูลสถิติที่มีอยู่เป็นเครื่องมือในการกำหนดนโยบายและแผนการปฏิบัติงาน รวมถึงมีการใช้เครื่องมือในการวิเคราะห์และจัดทำแผนงานที่สอดคล้องกับสภาพปัญหาของพื้นที่ตำบล

1.3 คณะกรรมการควรเพิ่มบทบาทของภาคีที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะตัวแทนภาคประชาชน ให้เข้ามามีบทบาทในทุกขั้นตอนของการดำเนินงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความเข้มแข็งของคณะทำงานรวมถึงได้รับการสนับสนุนจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเพิ่มขึ้น

#### 2. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

ในการทำวิจัยครั้งนี้เป็นเพียงจุดเริ่มต้นของการแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนน ต่อไปควรศึกษาการพัฒนาแบบการสร้างการสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประชาชนในตำบลและมาตรการชุมชนที่สนับสนุนให้เกิดความเข้มแข็งของชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนต่อไป

## เอกสารอ้างอิง

- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย สำนักงานเลขานุการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน.(2564). คู่มือการปฏิบัติงาน ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น.
- คำรณ นิ่มอนงค์, สุพัตรา สารานุกิตติ์. (2563). รูปธรรมเชิงพื้นที่ในการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนน ภายใต้เครื่องมืองานวิจัยเพื่อท้องถิ่น แผนงานความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและองค์การอนามัยโลกด้านความปลอดภัยทางถนน.
- จุฑาทิพ ต่อยอด และคณะ. คู่มือขับเคลื่อน “กลไก ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ” ในงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ร่วมกับศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน สวปถ.). (2562) มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)
- ชูชาติ นิวัฒน์นา และคณะ(2565). โครงการพัฒนาระบบการป้องกันอุบัติเหตุโดยมีชุมชนเป็นฐาน แบบบูรณาการเชิงพื้นที่ กรณีศึกษาจังหวัดภูเก็ต. แผนงานระบบบริการสุขภาพ สำนักงานการวิจัยแห่งชาติ(วช.).
- ปັນณ์ จันทรพาณิชย์ และคณะ. (2564). แนวทางการดำเนินงาน ความปลอดภัยทางถนนอย่างบูรณาการในระดับพื้นที่ The Power of Teamwork พลังแห่งการทำงานเป็นทีม. กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค ร่วมกับศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน สวปถ.). มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)
- ปิติ จันทรไทย และคณะ(2562). การประเมินประสิทธิผลของโครงการกำหนดความเร็วของยานพาหนะที่ขับขี่ในพื้นที่เขตกำหนดความเร็ว. มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย(มนป.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ(สสส.).
- ปิยพงษ์ จิวัฒน์กุลไพศาล และคณะ. (2565). รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนประเทศไทย 2561-2564. มูลนิธิไทยโรดส์. ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย.
- วิไลวรรณ บัวชุม (2559). ประสิทธิภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี. (วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ). มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์.
- สโรชพันธุ์ สุภาวรรณ และคณะ. (2563). สารตั้งต้น Guideline แนวทางการพัฒนา กลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัดสู่อำเภอ ตำบล แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด(สอจร.) เชียงใหม่. หจก. วนิดาการพิมพ์.
- ศรีสมบูรณ์ คำผง. (2564). การดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน โดยคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน
- ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนอำเภอแก่งคอย. (2566). อำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรี สืบค้นจาก <https://docs.google.com/spreadsheets/d/1r7dx-JAy7cpCt-V1J3KglF18zrSA0WgXosOilzFjkqg/edit?usp=sharing>